மூளை பலத்தால் முன்னேறியவர்

'ஹென்றி போர்டின்' வரலாறு.

74
4-56
OFFICE OF THE R
MADRAS

இஃது

மதராஸ்

முஹம்மது தாவூது அவர்களால்

எழுதப்பட்டது.

சென்னை, திருவல்லிக்கேணி,

ஹாஜி M. A. ஷாஹுல் ஹமீது & ஸன்ஸ்

அவர்களால்

தங்களது

ஷாஹுல் ஹமீதிய்யா அச்சியந்திர சாலையிற்

பதிப்பிக்கப்பட்டது.

(முதற் பதிப்பு)

(Copy-Right Reserved)

மூளை பலத்தால் முன்னேறியவா

'ஹென்றி போர்டின்' வரலாறு.

இஃது

மதகுரூஸ்

முஹம்மது தாவூது அவர்களால்

எழுதப்பட்டது.

சென்னை, திருவல்லிக்கேணி,

ஹாஜி M. A. ஷாஹுல் ஹமீது & ஸன்ஸ்

அவர்களால்

தங்களது

ஷாஹுல் ஹமீதிய்யா அச்சியந்திர சாலையிற்

பதிப்பிக்கப்பட்டது.

(முதற் பதிப்பு)

1956.

(*Copy-Right Reserved*)

இதன் விலை] [அணா. 8

இந்த புஸ்தகம் கிடைக்குமிடம்:—

ஹாஜி எம். எ. ஷாஹுல் ஹமீது அண்டு ஸன்ஸ்,

ஷாஹுல் ஹமீதிய்யா பிரஸ்,

நெ. 20, ஹைரோட், திருவல்லிக்கேணி, மதராஸ் 5.

D5188 ... M
... 156

மூளை பலத்தால் முன்னேறியவர்.

'ஹென்ரி போர்டின்' வரலாறு.

1914-ம் வருடத்திலே ஒரு நாள்-ஞாயிற்றுக் கிழமையன்று—டெட்ராயிட்டிலிருந்து கிடைத்த செய்தி, அமெரிக்கத் தொழில் உலகிலே பரபரப்பும் படபடப்பும் ஏற்படுத்தியது; பாருலகம் முழுவதிலும் பிரமிப்பும் பிரமையும் தோற்றுவித்தது. அமெரிக்கத் தொழிற் சாலைகளிலே வேலை செய்து வந்த சிப்பந்திகளுக்கு அந்த சமயத்திலே தினம் இரண்டு டாலர் கூலி அளிக்கப்பட்டு வந்தது. அவர்களது வேலை நேரமும் தினம் ஒன்பது மணி நேரமாக இருந்து வந்தது. தொழிற்சாலை சிப்பந்திகளின் குறைந்த பக்ஷ கூலியை ஐந்து டாலராக அதிகரித்ததோடு அவர்களது வேலை நேரத்தையும் தினம் எட்டு மணி நேரமாக ஹென்ரி போர்டு அறிவித்தார்.

இவ்வித திடீர் புரட்சிகர அறிவிப்பின் விளைவாக டெட்ராயிட்டில் தொழிலாளர்கள் நிறைந்து அக்நகரம் நாசமாகி விடுமென்பதாகவும் போர்டு அறிவித்துள்ளபடி கூலி அளிப்பவர்கள் பராரியாகப் போய் விடுவரென்பதாகவும் போர்ட் கம்பெனி இல்லாதொழிந்து போகுமென்பதாகவும் திடீர் சம்பள அதிகரிப்பின் விளைவாக போர்டு தொழிற்சாலை சிப்பந்திகள் ஒழுக்கங்குன்றிப் போய் பணம் செலவு செய்யும் வகை அறியாமல்' தாறுமாறாக, தான்தோன்றித்தனமாக அவர்கள் நடந்து கொள்வரென்பதாகவும் ஹேஸ்யங்களும் ஜோஷ்யங்களும் கூறப்பட்டன.

இந்த ஹேஷ்ய—ஜோஷ்யங்கள் பற்றி வினவப்பட்ட போது, சாந்தமாகவும் சாவகாசமாகவும் போர்டு அளித்த பதில் இது தான்: தரை பெருக்கும் தொழிலாளி அவனது வேலையில் உற்சாகமும் ஊக்கமும் காட்டினால் சிறு சாமான் களை உதவாக்கரை எனப் பெருக்கி குப்பையில் போட்டு விடுவதற்கு பதிலாக, அவற்றை பொறுக்கிப் பத்திரப்படுத்தி வைப்பதன் மூலம் தினமும் ஐந்து டாலர்களை அவன் மிச்சப் படுத்திக் கொடுக்க முடியும்.

பிற்காலத்தில் பின் வருமாறு அவர் எழுதினார்: தொழி லாளர்களின் குறைந்தபக்ஷ கூலியை ஐந்து டாலராக அதி கரித்த சமயத்தி லிருந்து எங்கள் கம்பெனியின் முன்னேற் றம் துவங்கியது. ஏனெனில், அதன் மூலம் எங்கள் சிப்பந்தி களின் வாங்கும் சக்தியை நாங்கள் உயர்த்தினோம். அவர் களும் மற்ற மக்களின் வாங்கும் சக்தியை அதிகப்படுத்தினர். இவ்வாறாக நாட்டு மக்களின் வாங்கும் சக்தி அதிகரித்தது. (தொழிலாளர்களுக்கு) அதிக கூலி அளித்து, (பொது மக்களுக்குக்) குறைந்த விலையில் விற்பனை செய்வதன் மூலம் வாங்கும் சக்தியை அதிகரித்ததே அமெரிக்காவின் சுபிக்ஷத்துக்கு மூல காரணம்.

ஐந்து வருடங்களுக்குப் பிறகு தொழிற்சாலை சிப்பந்தி களின் அன்றாட குறைந்தபக்ஷ கூலியை ஆறு டாலராக அதிகரித்த போது அவர் சொன்னார், தினம் எட்டு மணி நேரம் வேலைக்கு ஐந்து டாலர் கூலி அளித்தது, நாங்கள் எடுத்துக் கொண்ட உற்பத்திச் செலவு குறைப்பு நடவடிக் கைகளில் மிக சேர்த்தியானது. தினம் ஐந்து டாலருக்குப் பதில் ஆறு டாலர் கூலி கொடுப்பதால் உற்பத்திச் செலவு இன்னும் குறைகிறது.

தகுந்த கூலி, விலை பற்றி அவர் தந்த விளக்கவுரை வருமாறு: தகுந்த விலை என்பது போக்குவரத்து சாதனத்தை உபயோகிக்கும் பொது மக்கள் தாங்கக் கூடிய அளவு அல்ல. தகுந்த கூலி என்பது குறைந்த பக்ஷம் எவ்வளவு பணத்துக்கு ஒரு மனிதன் வேலை செய்வானோ அவ்வளவு பணம் அல்ல. (மாறாக), தகுந்த விலை என்பது குறைந்த பக்ஷம் எந்த விலைக்கு ஒரு சாமானை நிலையாக விற்பனை செய்து வரமுடியுமோ அந்த விலை ஆகும். தகுந்த கூலி என்பது ஒரு முதலாளி நிலையாக அதிக பக்ஷம் எவ்வளவு செலுத்தி வர முடியுமோ அந்தக் கூலி ஆகும்.

ஹென்றி போர்டு கடைப் பிடித்த தங்கு தடையில்லா தாராள, தயாளக் கொள்கை அமெரிக்க சூழ் நிலையில் பரிபூரண வளர்ச்சி அடைந்தது; வேறு எந்த சூழ்நிலையிலும் அது அபிவிருத்தி அடைந்திராது. மற்றவர்களுக்காகச் சாமான்களைத் தயாரிப்பதில் ஈடுபட்டுள்ள தனி முதலாளி தமது சுயநல நோக்கத்தை நிறைவேற்றுவதில் கண்ணுங் கருத்துமாக இருக்கிற போதிலும் பொது நலச்சேவை புரிவது திண்ணம் என்ற சித்தாந்தத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டதே அவரது கொள்கை. பலவீனமான, பக்கபலமில்லா பொருள்களிடத்தில் இயற்கை குரூரமாக இருப்பதை போல இம்முறை குரூரமானது. ஆயினும், அது சுமுகமாக இயங்கியது. மானிட வர்க்கசரித்திரத்திலே அரும் பெரும் சாதனையை அமெரிக்காவிலே அது தோற்றுவித்தது.

இயற்கை உணர்வு, தூரதிருஷ்டி மூலம் பிரமிப்பூட்டும் வகையில் செயலாற்றிய, இயந்திர உலகமேதை ஹென்றி போர்டின் கண் கொண்டும் அவரது சாதனைகளை அளவு கோலாகக் கொண்டும் இந்த முறையை நாம் கவனிப்போமாக.

ஹென்றி போர்டின் காலத்துக்கு முன்பு செல்வந்தர்களின் ஏகபோக உரிமையாகவே மோட்டார்கார் இருந்து வந்தது. மாடல் 'T' கார் பற்றிய அவரது பகிரங்க அறிவிப்பு பின் வருமாறு இருந்தது: சாமானிய மக்களுக்கான மோட்டார் காரை நான் தயாரிப்பேன். ஒரு குடும்பம் ஏறிச் செல்லுவதற்குப் போதுமான இடவசதி கொண்டதாக அது இருக்கும். ஆனல், ஒரு தனி நபர் கவனித்துக் கண்காணித்துக்கொள்ளு மளவுக்கு அது சிறு சாதனமாக இருக்கும். மிகச் சிறந்த தளவாடங்களைக் கொண்டு கைதேர்ந்த தொழிலாளர்களால் நவீனகால எஞ்சினீரிங் கண்டு பிடிக்கும் மிகச் சுலபமான சூத்திரங்களின்படி அது தயாரிக்கப்படும். நல்ல வருமானமுடைய எந்த நபரும் எளிதில் வாங்கி, இறைவனின் அருட்கொடையான விஸ்தாரமான திறந்த வெளிகளிலே தமது குடும்பத்தாருடன் உல்லாசமாகப் பிரயாணம் செய்வதற்கு வசதியாக அதன் விலையும் மிக மலிவாக இருக்கும்.

விசை உற்பத்திக் கருவி (Power Plant) சட்டம் (Frame) முன் இருசு, பின் இருசு ஆகிய நான்கு முக்கிய உறுப்புகளைக் கொண்டதாக மாடல் 'T' கார் இருந்தது. இவற்றை பழுது பார்ப்பதற்கோ அல்லது இவற்றுக்குப் பதிலாக வேறு உறுப்புகளைப் பொறுத்துவதற்கு விசேஷத் திறமையோ அல்லது அதிக பணச்செலவோ தேவைப்படா வண்ணம் இவை உருவாக்கப் பெற்றிருந்தன. 'ஸ்பானர்' சிறு குறடு ஆகியவற்றுடன் மாடல் 'T' சொந்தக்காரர்கள் கார் ஓட்டிச் சென்று, உபயோகிக்கப்பட்ட அல்லது பழுதடைந்த உறுப்புகளைக் கோணிப் பையில் போட்டு அருகிலுள்ள, போர்டு நிலையத்துக்கு அந்தப் பையை எடுத்துச் சென்றதும் பழையவற்றுக்குப் பதிலாக புதிய உறுப்புக்கள் அங்கு பொருத்தப் பெறும். இதற்காகக் கார் சொந்தக்காரர்கள் மிகச்

சொற்ப பணம்தான் செலுத்த வேண்டி யிருந்தது. இவ்வாறு கார் சொந்தக்காரர்களிட மிருந்து திரும்பப் பெறப்பெற்ற உபயோகிக்கப்பட்ட, பழுதடைந்த உறுப்புகளைச் சீர்ப்படுத்தி மேலும் அதிகமாக மாடல் 'T' கார்கள் திரும்பத் தயாரிக்கப்பட்டன. பெரிய மரங்களுக்கு அடியில் நிழலுள்ள பகுதிகளிலும் திறந்த வெளி கிடங்குகளிலும் ஷெட்டுகளிலும் கார்கள் திரும்பக் கட்டப்பட்டன. இந்த கார்கள் அந்தக் காலத்தில் வாழ்ந்த மக்களிடையே எவ்வளவு பெரிய மாறுதலைத் தோற்றுவித்தது என்பதை இக்காலத்தவர் உணர்ந்து கொள்வது முடியாத காரியம். இவ்வித இயந்திர மிருகம் இதற்கு முன்பு இருந்ததில்லை; இனியும் இதைப்போன்றதைக் காண்பது அரிது. அமெரிக்க மக்களின் பழக்க வழக்கங்களிலே அது பெரும் மாறுதலைத் தோற்று வித்தது.

பத்தொன்பது வருடங்களில் ஒரு கோடியே ஐம்பது லட்சம் மாடல் 'T' கார்களை ஹென்றி போர்டு தயாரித்ததோடு, கார் விலையை ஆயிரத்து இருநூறு டாலரிலிருந்து இருநூற்றுத் தொண்ணூற்றைந்து டாலராக அவர் குறைக்கவும் செய்தார்.

போர்டு கம்பெனி ஆரம்பிக்கப் பட்டதிலிருந்து மற்ற சிறந்த கார்கள் இருக்கத்தான் செய்தன. போர்டு கம்பெனி கட்டி முடித்த முதல் காரில் மற்ற கம்பெனிகளுக்குத் தெரியாத புதிய அம்சம் அல்லது இலட்சியம் எதுவும் இருக்கவில்லை. பின்னர் லட்சக் கணக்கில் கட்டி முடிக்கப்பட்ட போர்டு கார்களிலும் புதிய அடிப்படை சித்தாந்தம் எதுவும் இருக்கவில்லை. அக்கம்பெனியின் செயல் முறைதான் அதற்குத் தனித்தன்மை அளித்து மற்ற கம்பெனிகளை விட அதற்குச் சிறப்பு அளித்தது.

கார் விலையைக் குறைக்க வேண்டுமென்பதில் போர்டு செலுத்திய ஆர்வத்தின் காரணமாக அவரது எஞ்சினீர்களும் மானேஜர்களும் கடுமையாக உழைக்க வேண்டியதாயிற்று. சில சமயங்களிலே அடக்க விலைக்கும் குறைவாக விற்பனை விலையை ஏற்படுத்தி, அந்த விலையிலும் லாபம் கிடைக்கச் செய்கிறார்களா என தமது ஆட்களை அவர் கவனித்து வருவார். அவர்களும் உற்பத்திச் செலவைக் குறைத்து குறைவான விலைக்கு விற்பனை செய்தாலும் லாபம் கிடைக்குமாறு செய்தனர்.

போர்டும் அவரது எஞ்சினீர்களும் இதர தொழில் நிபுணர்களும் வேலையை விளையாட்டாகப் பாவித்து உற்சாகத்தோடும் ஊக்கத்தோடும் உழைத்தனர். இவ்வாறு வேலையில் உற்சாகம் காட்டியிராவிடில், அவர்கள் செய்த வேலை அவர்களைக் கொன்றிருக்கும். உன்மத்தம் பிடித்தவர்களைப் போல அவர்கள் உழைத்தனர். சாப்பாட்டைக்கூட அவர்கள் அடிக்கடி மறந்து விடுவதுண்டு. கடுமையாக உழைக்குமாறு தொழிலாளர்களைத் தூண்டி விட்டு எஞ்னீர்களும் மிகக் கடுமையாக உழைத்தனர். இயந்திரங்களுக்கு வலி ஏற்படும் வரையில் அவற்றை அவர்கள் அதிக நேரம் இடைவிடாமல் இயங்க வைத்தனர்.

ஒரு சமயம் விசேஷ இயந்திர மொன்று தயாரிப்பதற்காக போர்டு தொழிற் சாலைக்குச் சில தொழிலறிஞர்கள் தருவிக்கப்பட்டனர். ஒருமணி நேரத்துக்கு இருநூறு முழு உறுப்புகளைத் தயாரித்துக் கொடுக்குமாறு அவர்களைக் கோரப்பட்டது. இயந்திரம் கட்டுபவர்கள் உடனே பின் வருமாறு பதில் கூறினர்: நீங்கள் தவறு இழைத்து விட்டீர்கள். ஒரு நாளைக்கு இருநூறு முழு உறுப்புக்கள் தயாரித்துக் கொடுக்க வேண்டுமென நீங்கள் விரும்புகிறீர்கள் போலும்.

திட்டம் தீட்டிய போர்டு எஞ்னீர் கூறினர்: "திட்டத்தில் தவறுதல் எதுவும் கிடையாது. மணிக்கு இருநூறு முழு உறுப்புகள் தான் தயாரித்தாக வேண்டும்" என்ருர்.

எந்த இயந்திரத்தாலும் அவ்வளவு விரைவாக உறுப்புக்களைச் செய்து முடிக்க முடியாது என இயந்திரம் கட்டுவோர் கூறியதன் பேரில் எஞ்சினீர் பின்வரும் தகவலை வெளியிட்டார்: இந்த இயந்திரங்களைச் செய்து தருமாறு உங்களைக் கேட்கும் முன்பு, நாங்களே அதைப் போன்ற இயந்திரம் தயாரித்து, அது சுமுகமாக இயங்குகிறதா என பரிக்ஷித்துப் பார்த்தோம். அது இப்போது இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது. அதனை வந்து பாருங்கள்.

புதிய இயந்திரம் திறம்பட இயங்கும் போதும் காலத்தை மிச்சப்படுத்தக் கூடிய உபாயம் கண்டு பிடிக்கப் பட்ட போதும் ஹென்ரி போர்டும் அவரது எஞ்சினீர்களும் மட்டற்ற மனமகிழ்ச்சி அடைவர். அப்போது அவர்களுக்குள்ள மன நிலையை விசித்திர, விநோத பொம்மை வைத்துக் கொண்டிருக்கும் குழந்தைகளின் மன நிலையைப் போன்றது புதிய யோசனையைக் கூறிய மேஸ்திரி அல்லது தொழிலாளருக்கு உடனே சன்மானம் வழங்கப்படும் ஆனல், மறு நிமிடமே, இன்னும் திறம்பட இயந்திரம் இயங்கச் செய்யும் வழி வகைகளைக் கண்டு பிடிப்பதில் அவர்கள் மும்முரமாக மூனைந்து விடுவர். மிகச் சிறந்த உபாயத்தை எவராவது கண்டு பிடித்து விட்டால், முன்பு கண்டு பிடிக்கப்பட்ட அதிசயக் கருவி உடைத்தெரியப் படும். இவ்வாருக் புதிய புதிய உபாயங்களைக் கண்டு பிடித்த வண்ண மிருந்தனர். எவரும் கண்டும் கேட்டும் இராத நூதன வழிகளில் முடியாது எனக் கருதப்படும் காரியங்களையும் சுலபமாகச் செய்து காட்டும் அதிசய இயக்

திரத்தை உருவாக்குவதோடு போர்டு ஸ்தாபன நிபுணர்களின் திறமை நின்று விடவில்லை. மற்றவர்கள் கண்டு பிடிக்கும் கருவிகளையும் அபிவிருத்தி செய்யும் அபார சாமார்த்தியமும் பெற்றிருந்தனர். எனவே, மோட்டார்கார் தொழிலில் ஈடு பட்டுள்ள மற்ற கம்பெனி ஆட்களும் இவர்களது வேலை முறையையும் இவர்களுடைய இயந்திரம் இயங்கும் முறை யையும் வந்து பார்ப்பதற்கு அனுமதிக்கப்பட்டனர்.

நிபுணர்களின் சாமார்த்தியம், சாதனைகள் ஆகியவற்றில் போர்டு நம்பிக்கை கொள்ளா திருந்ததே இத்தகைய காரியங் கள் நிகழ்வதற்குக் காரணமாக விருந்தது. அந்த மேதையின் அபிப்பிராயம் வருமாறு: எமது புதிய முயற்சிகளை மேற் கொண்டவர்கள் முன் அறிவு அல்லது அனுபவம் சிறிதும் இல்லாதவர்கள். முன்பின் பழக்கமில்லாத புதுத் துறைகளில் ஈடுபட்டு வேலை செய்து வந்தமையால் முடியாத காரியங்கள் அல்லது விஷயங்களைப் பொறுத்தவரை அவர்கள் சகஜ மான போக்கு அனுஷ்டிப்பதற்கு சந்தர்ப்பமே இல்லா திருந்தது.

அவரது கருத்து சரியானது, அனுபவ சாத்தியமானது என்பதற்குக் கண்ணாடித் தொழில் ஒரு உன்னத உதாரணமா கும். பெரிய நாடாவில் கைவேலை யின்றியே (நிலைக்கண்ணாடி முதலியவை செய்வதற்கு உபயோகப்படும்) உயர்ந்தரகக் கண்ணாடி இடை விடாமல் செய்து கொண்டிருக்கலாம் என அவர் நினைத்தார். உலக கண்ணாடி நிபுணர்கள் இக்கூற்றை கேட்டு எள்ளி நகையாடினர். அம்மாதிரியான எண்ணம் முன்பே ஏற்பட்டு முயற்சிகள் செய்து பார்த்தும் அவ்வாறு செய்ய முடியாமற் போயிற்று என அவர்கள் கூறினர். கண் ணாடி தொழிற் சாலையில் முன்பு வேலை செய்திராத மனிதர் களிடம் அப்பொறுப்பை போட்டு ஒப்புவித்தார். அவர்களது

முயற்சியும் வெற்றி யளித்தது. போர்டு கூறிய முறைப்படி உயர்ந்த ரக கண்ணாடி இப்போது செய்யப்பட்டு வருகிறது.

போர்டு ஸ்தாபன ஆட்களால் எந்த சமயத்திலும் எந்த காரியமும் செய்ய முடியும். இயந்திரக் கலப்பைகள் செய்யும் இயந்திரத்தை இடம் பெயர்த்து அயர்லாந்தில் அதனை நிலை நாட்டும் வேலை மிகச் சுலபமாகச் செய்து முடிக்கப்பட்டது. ஒரு சமயம், நீர் மூழ்கிக் கப்பல் எதிர்ப்புப் படகுகள் வேண்டுமென அமெரிக்க அரசாங்கம் தெரிவித்தது; அதே சமயத்தில், போர்டு ஸ்தாபனத்தின் இதர யுத்தகால தயாரிப்புகளையும் பாதிக்காமல் துரிதமாகப் படகுகள் செய்து தர வேண்டு மெனவும் அரசாங்கம் வற்புறுத்தியது. நூற்று இருபது நாட்களுக்குள் போர்டு ஸ்தாபன ஆட்கள் 1/3 மைல் நீளமும் 350 அடி அகலமும் 100 அடி உயரமுமுள்ள கட்டிடத்தை ரௌஜ் (Rouge) நதிக் கரையில் நிர்மானித்து, அக்கட்டிடத்துக்குள் எஃகினால் செய்த படகுகளை நிரப்பி, அப்படகுகளுக்கு எஞ்சின்களையும் இதர தளவாடங்களையும் பொருத்திக் கொண்டிருந்தனர். இந்த அபார சாதனையைப் புரிந்த மனிதர்கள் அதற்கு முன் படகு கட்டும் தொழிலில் வேலை செய்தறியாதவர்கள் என்பது இங்கு குறிப்பிடத்தக்கது.

போர்டின் வலக்கரம் போன்ற முக்கிய உதவியாளர்களில் முதன்மையானவர் டென்மார்க்கைச் சேர்ந்த சார்ல்ஸ்ஸொரன்ஸன் என்பவர். போர்டு கடையொன்றில் தினம் மூன்று டாலர் கூலி பெற்று வாழ்க்கை துவங்கிய இம்மனிதர் சிக்கிரம் ஒரு மேதையாகத் திகழலானார். இரண்டாவது உலகப் பெரும் போரில் அமெரிக்கா பிரவேசிப்பதற்குச் சற்று முன்பு கலிபோர்னியாவில் எவ்வாறு ஆகாய விமானங்கள் செய்கிறார்கள் என்பதை கண்டறிவதற்காக அந்நாட்டுக்கு அவர் சென்

ஞர். போர்டு கம்பெனியும் ஆகாய விமானங்கள் செய்வதற்குத் திட்டமிட்டிருந்ததே அவரது இப்பிரயாணத்திற்குக் காரணம். கலிபோர்னியா கம்பெனி அதிபரிடம் ஸொரன்ஸன் சொன்னார்: ஆகாய விமானத்தின் உடலை முதலில் கட்டி முடித்துப் பின்னர் சிறு துவாரங்கள் வழியாக எல்லா சாமான்களையும் இழுத்துச் சென்று அதற்குள் ஏன் பொருத்துகிறீர்கள் என்பதை என்னால் புரிந்து கொள்ள முடியவில்லை.

நீங்கள் எவ்வாறு செய்வீர்கள் என அவரிடம் வினவப்பட்ட போது அவர் கூறினார்: நான்கு பாகங்களாகப் பிரித்து அதனைச் செய்வேன். பின்னர், எல்லா பாகங்களையும் ஒன்று சேர்த்துப் பொருத்தி ஆகாய விமானமாக்கி விடுவேன்.

ஆகாய விமானம் கட்டும் முறையை இது மாற்றி விட்டது. மிச்சிகனிலுள்ள வில்லோரன் என்னுமிடத்தில் ஆகாய விமானம் கட்டும் போர்டு ஸ்தாபன இயந்திரத்தை ஸொரன்ஸன் கட்டினார். இந்த இயந்திரம் பின்னர் மணிக்கு ஒரு போர் விமானம் தயாரித்தது.

தனித்தனியே உருப்புகளைச் செய்து பின்னர் அவற்றை ஒன்று சேர்த்துப் பொருத்துவதற்காக போர்டு ஸ்தாபனம் ஏற்படுத்திய நிலையம் உலகப் பிரசித்திப் பெற்றது. உலகிலே நிர்மாணிக்கப்பட்ட உறுப்புகளை ஒன்று சேர்க்கும் முதல் நிலையம் அதுதான். கைத்தொழில் முறைகளில் புரட்சிகர மாறுதலை அது தோற்றுவித்தது. சிகாகோவில் இறைச்சியைப் பகுவம் செய்து 'பாக்' செய்பவர்கள் உபயோகிக்கும் வண்டியின் ரீதியில் இது அமைக்கப்பட்டது. பன்றி இறைச்சியில் ஒரு பாகத்தை இறைச்சியை பக்குவம் செய்து 'பாக்' செய்பவர் வெட்டியெடுத்து அடுத்த நபரிடம் எஞ்சிய பாகத்தை தள்ளி விடுவதும் மற்றொரு பாகத்தை அந்நபர்

வெட்டி எடுத்து எஞ்சியதை பிறித்தொருவரிடம் தள்ளி விடுவதும் வழக்கமாக யிருந்தது. இறைச்சி பக்குவப்படுத்து பவர்கள் தமது வேலைக்காக உபயோகித்துக் கொண்ட தள்ளு வண்டியைக் கவனித்து அதே ரீதியில் விமானங்கள் கட்டும் முறை உருவாக்கப்பட்டது. போர்டு ஸ்தாபனம் உருவாக்கிய இம்முறை விஞ்ஞான ரீதியில் உருவாக்கப்பட வில்லை என்பதும் அது கற்பனு சக்தி, விவேகம், முயற்சி, ஊக்கம் ஆகியவற்றின் விளைவு என்பதும் இங்கு குறிப்பிடத் தக்கது.

பொதுவான இலட்சியங்களைப் பொறுத்தவரை போர்டுக்கு இரு விஷயங்கள் மட்டுமே தெரியும். அவையாவன: (1) ஒரு ஆள் ஒரு அடிக்கு அதிகமாக எடுத்து வைத்து நடந்து செல்வதைத் தவிர்க்க முடியுமானல், ஒரு அடிக்கு மேல் அவன் மற்றொரு அடி வைத்துச் செல்லாமல் இருந்த இடத்திலே இருக்க வேண்டும். அதாவது, அந்த ஆள் அப்படியே அங்கேயே நிற்கவேண்டும்; அவன் செய்ய வேண்டிய வேலை அவனுக்கு அந்த இடத்திலேயே கிடைக்கச் செய்ய வேண்டும். (2) குனிந்து நின்று வேலை பார்ப்பதால் எந்த மனிதனும் காலத்தையும் சக்தியை வீணுக்கக் கூடாது. அதாவது, அவனது இடுப்பு உயரத்தில் அவனது வேலை இருக்க வேண்டும்.

பனிரண்டாயிரம் தொழிலாளர்களில் ஒவ்வொருவருக்கும் தினந்தோறும் பத்து அடி மிச்சப்படுத்தினுல் ஐம்பது மைல் வீண் நடையையும் அனுவசிய சக்தி விரயத்தையும் தவிர்க்கலாம். ஒழுங்கு முறை இல்லாமல் வேலை செய்யும் தொழிலாளி தளவாடங்களைத் தேடி அலைவதில் வீணுக்கும் நேரம், அவன் வேலை செய்யும் நேரத்தைவிட மிக அதிக

மானது. கடை போடுதல் நன்மை பயக்கும் (லாபம் தரும்) செயல் அன்று என்று அவர் கருதுகிறூர்.

ஹென்ரி போர்டின் குறிக்கோள் ஒன்றுதான். அதாவது, காலத்தை வெல்லுதல். தொழிலாளி ஒருவன் தேவையான தளவாடங்களையும் கருவிகளையும் தேடி அங்கும் இங்கும் அலைவதைத் தவிர்த்து அவனுக்கு அவசியமான சாமான்களை அவன் இருக்கும் இடத்திற்குக் கொண்டு செல்லவும் ஒரு இயந்திரத்திலிருந்து மற்ருெரு இயந்திரத்துக்கு சாமான்களை நகர்த்திச் செல்லவும் சமநிலையிலுள்ள சரிவு பலகைகளும் இயந்திர சூத்திரமும் பயன்படுத்தப் பட்டன. உபநிலையங்களில் இக்காரியங்களெல்லாம் நிகழ்ந்தன. உப நிலையத்தில் பூர்த்தி செய்யப்படும் ஒரு தளவாடத்துக்கு எஞ்சின் ஒரு உதாரணம். எஞ்சினின் நூற்றுக்கணக்கான பாகங்கள் இங்கு ஒன்று சேர்க்கப்பட்டு பொருத்தப் படுகின்றன. பின்னர், மோட்டார் உடலுக்குள் (பிரேமுக்குள்) எஞ்சின் பொருத்தப்படுகிறது. பழைய முறைப்படி, ஒரு தொழிலாளி போர்டு எஞ்சினின் பல பாகங்களையும் ஒன்று சேர்த்து பொருத்தி வந்தார்; எஞ்சின் பூர்த்தியாகும்வரை அவர் அங்கும் இங்கும் அலைய வேண்டியதாக யிருந்தது. இந்த வேலை, புது முறைப்படி, 84 தனித் தனி வேலையாகப் பிரிக்கப்பட்டது. ஒரு மனிதன் ஒரே இடத்தில் அசையாமல், அலையாமல் அப்படியே நின்று ஒரு வேலையைக் கவனிக்க வேண்டும்; அவரது இடத்திற்கு எஞ்சின் வந்ததும் அவருக்கு இடப்பட்ட வேலையை அவர் செய்து முடிக்க வேண்டும். இம்மாதிரி ஒவ்வொருவருக்கும் ஒவ்வொரு வேலையைப் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டது. வேலை முறையில் செய்யப்பட்ட இம்மாறுதலின் விளைவாகக் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் 84 பேர் 84 எஞ்சின்களைப் பொருத்தி வந்ததற்

குப் பதிலாக இப்போது அதே நேரத்தில் 84 பேர் 252 எஞ்சின்களைப் பொருத்த முடிந்தது.

இம்மாதிரியாக வேலை துரிதப்பட்டதன் முதல் விளைவு குழப்பம் ஏற்பட்டதாகும். ஒவ்வொரு உபநிலைய மார்க்கமும் உயரே எழும்பும் நீரோடை போன்று இருந்தது. வெள்ளத்தைக் கொண்டு செல்ல நதி எதுவும் இல்லாமற் போயிற்று. தரையின் மத்தியில் மோட்டார் பிரேம் அசையாமல் அங்கேயே நின்று கொண்டிருந்தது. எஞ்சின், எஞ்சினில் தீப்பொறி உண்டாக்கும் காந்தக் கருவி (Magneto) முதலியவற்றை ஆட்கள் அங்கு கொண்டு வந்து சேர்த்த வண்ணமிருந்தனர். இதனால் இடையில் ஸ்தம்பித நிலை ஏற்பட்டது. எனவே, மோட்டார் பிரேம் (Chassis) நகர்ந்து செல்வதற்கான உபாயம் கண்டு பிடிப்பது அவசியமாயிற்று. அந்த தருணத்தில், பெரும் அளவில் உற்பத்திக்கான கடைசி இரகசியம் கண்டு பிடிக்கப்பட்டது.

ஒரு பாரமெழுப்பி, 250 அடி நீள தாம்புக் கயிறு ஆகியவற்றைக் கொண்டு மோட்டார் பிரேமை மெதுவாக இழுத்துச் செல்ல போர்டு வழி செய்தார். ஒவ்வொரு வேலைக்கும் காலம் நிர்ணயிக்கப்பட்டு அதற்கான முன்னேற்பாடுகளும் செய்யப்பட்டன. மோட்டார் பிரேம் வந்து சேர்ந்ததும் தேவையான மற்ற தளவாடங்களும் கருவிகளும் அருகில் இருக்குமாறு எல்லாம் வழியில் ஒரு இடத்தில் குவித்து வைக்கப்பட்டன. பிரேமுடன் நடந்து அல்லது அதனை ஓட்டிக்கொண்டு தொழிலாளர் சென்றனர். அது நகர்ந்து செல்லும்போது ஒவ்வொருவரும் அவரவருக்கு இடப்பட்ட வேலையை தத்தம் கிரங்களிலிருந்த கருவிகளைக் கொண்டு செய்து முடித்தனர். அதற்கு முன் 12 மணி 28 நிமிட நேரத்தில் ஒரு கார் பூர்த்தி செய்யப் பட்டது கிடையாது.

தாம்புக் கயிற்றால் இழுத்துச் செல்லப்பட்ட முதல் கார் ஐந்து மணி 50 நிமிட நேரத்தில் கட்டி முடிக்கப்பட்டது என்பது இங்கு கவனிக்கத் தக்கது.

பின்னர், பாரமெழுப்பியும் தாம்புக் கயிறும் உபயோகிப்பது கைவிடப்பட்டது. விசையால் இயங்கும் வாகன அரைக்கச்சுப் (Conveyor belt) பொருத்தப்பட்டது. தரை மட்டமான ரங்கு ராட்டினம் (Flat escalator) போன்று அமைந்திருந்தது. மோட்டார் பிரேமையும் இரு புறங்களிலும் தொழிலாளர்களையும் தாங்கிக்கொள்ளு மளவுக்கு அது விசாலமானதாக யிருந்தது தொழிலாளர்களும் காரும் ஒன்றாகவே செல்வதற்கு இதனால் வசதிப்பட்டது. அவரவரும் தத்தமக்கிடப்பட்ட வேலையைச் செய்து முடித்து, பின்னர் சில அடிகள் பின்னடைந்து அடுத்த காரிலும் தமது வேலையைச் செய்ய வசதியாக யிருந்தது.

நிமிஷத்துக்கு ஆறுஅடி வேகத்தில் நகர்ந்து சென்ற வாகன அரைக் கச்சு நாற்பத்தைந்து நிலையங்களைக் கடந்து சென்றது. ஒவ்வொரு நிலையத்திலும் காரில் ஏதாவதொரு சாமான் பொருத்தப்பட்டது. நாற்பத்தைந்தாவது நிலையத்தில் எஞ்சின் ஓட்டி விடப் பட்டு கார் தானாகவே நகர்ந்து சென்றது. அந்த முதல் வாகன அரைக்கச்சில் ஒரு காரை பூர்த்தி செய்து அதனை ஓடும் நிலைக்குக்கொண்டு வருவதற்கான காலம் சுமார் ஆறுமணி நேரத்திலிருந்து தொண்ணூற்று மூன்று நிமிட நேரமாகக் குறைக்கப்பட்டது.

அதிர்ஷ்ட வசமாக எவ்வித சம்பிரதாயத்தையும் நாங்கள் கடைப்பிடித் தொழுகவுமில்லை; எந்த சம்பிரதாயத்தையும் ஏற்படுத்தவுமில்லை என ஒரு சமயம் போர்டு கூறினார். எனினும, ஒரு சம்பிரதாயத்தை அவர் ஏற்படுத்திக் கொண்டிருந்தார். மறு பரிசிலனைக்குப் பின் அவர் சொன்னார்.

காங்கள் ஏதாவது சம்பிரதாயம் அனுஷ்டித்து வந்தால் அது கீழ்கண்டதாகத்தான் இருக்கும்: ஒவ்வொரு காரியத்தையும் துரிதமாகவும் சிறந்த முறையிலும் எப்போதும் செய்ய முடியும்.

இந்த ஒரு விஷயத்தைத் தவிர வேறு எதையும் எந்த மேற் பார்வையாளரும் நினைத்துப் பார்க்க முடியாது. அவ்வாறு அவர் செய்தால் அது கால விரயமே தவிர வேறில்லை. ஒவ்வொருநாள் இறுதியிலும் இலாக்காவின் உற்பத்தியை அந்த இலாக்காவிலுள்ள தொழிலாளர்களின் எண்ணிக்கையால் வகுத்துப் பார்ப்பார். அதுவே அந்த இலாக்காவின் அன்றைய சாதனை. இந்த சாதனை திருப்திகரமாக இருந்தால் மற்ற காரியம் ஒவ்வொன்றும் நன்ருக முடிந்ததாகக் கருதப்படும்.

காலத்தை வீண் விரயம் செய்வதை போர்டு வெறுத்தார். அவர் கூறினர்: கால விரயம் மற்ற எல்லா விரயங்களை விட மிகச் சுலபமானது, அதனைத் திருத்திச் சீர்ப்படுத்துவது மிகக் கடினம்.

ஒரு தடவை மேலெழுந்தவாரியாகப் பார்க்கும் போதே நான்கு இலைகள் உள்ள புல்லைச் சிலர் கண்டு பிடித்து விடுவது போல, தொழிற் சாலைக்குள் நடந்து சென்று கொண்டிருக்கும் போதே உழைப்பு, சக்தி, தளவாட விரயத்தைக்கண்டு கொள்ளும் விசேஷ ஆற்றலை போர்டு பெற்றிருந்தார். ஒரு சமயம் ஓரிடத்தில் பலபேர் நின்று கொண்டு ஒரு எஞ்சினைப் பரீக்ஷித்துப் பார்த்துக் கொண்டிருப்பதை அவர் கவனித்தார். மோட்டார்காரில் எஞ்சினைப் பொருத்தும் முன்பு போர்டு கம்பெனியும் இதர மோட்டார் கம்பெனிகளும் இந்த வழக்கத்தை அனுஷ்டித்து வந்தன. நாம் ஏன் இக்காரியம் செய்ய வேண்டும் என போர்டு வினவினர். தொழிலாளர்கள்

பிரமித்து நின்று விட்டனர். எஜமானர் தமக்குள்ளேயே பேசிக்கொள்கிறுர் என்பதை அவர்கள் உணர்ந்து கொள்ள வில்லே.

உடனே எஞ்சினீர்களிடம் விரைந்து போர்டு தெரிவித்ததாவது: எஞ்சினை நாம் சரியாகச் செய்தோமா என்பது பற்றிய நிச்சய மின்மையே அதனை நாம் பரீக்ஷார்த்தமாக ஓட்டிப் பார்ப்பதன் ஒரே காரணம். முதலில் நாம் அதனை நிச்சயப்படுத்திக் கொண்டு பரீக்ஷார்த்த ஓட்டத்தாலேற்படும் கால விரயத்தையும் பண நஷ்டத்தையும் நாம் தடுப்போமாக.

அது முதல் சரியான முறையில் எஞ்சினை கட்டி முடித்து அதன் அமைப்பில் குறைபாடு இல்லாமலும் அதன் ஓட்டத்தில் கோளாறு ஏற்படாமலும் இருக்கும்படி செய்தனர். இதனுல், எஞ்சினைக்கட்டி முடித்தபிறகு அது சரியாக ஓடுகிறதா என்பதைப் பரீக்ஷித்துப் பார்க்கும் வழக்கம் நிறுத்தப்பட்டது.

தமது ஸ்தாபனத்தில் நடைபெறும் வேலையை மேலும் கவனித்துப் பார்த்தபோது, பூமியிலிருந்து காச்சல் பொருள்கள் பிறித்தெடுக்கப்பட்டது முதல் துவங்கும் உற்பத்தி வேலையானது உபயோகிப்போரிடம் தயாரித்த சாமானை ஒப்புவிக்கும்வரை நீடிக்கிறதென அவர் கண்டு கொண்டார். ஸப்ளை மூலாதாரங்களை துருவிப் பார்த்தபோது, வெறும் விரயத்தையே அவர் கண்டார். போர்டு முறையில் அதாவது எஜமானர் எண்ணிய அல்லது விரும்பிய முறையில் எவரும் எக்காரியமும் செய்யாததே இந்நிலைக்குக் காரணம்.

உற்பத்தி உலகில் போர்டு மோட்டார் கம்பெனி மாபெரும் சாம்ராஜ்யமாகச் சீக்கிரம் அபிவிருத்தி அடைந்தது. கம்பெனிக்குச் சொந்தமான இரும்புச் சுரங்கங்களி

லிருந்து இரும்பும் அதன் சொந்த நிலக்கரிச் சுரங்கங்களி லிருந்து எரிபொருளும் அதன் சொந்த காடுகளிலிருந்து மரவகைகளும் அதன் சொந்த தோட்டங்களிலிருந்து ரப்பரும் அதன் சொந்த ரசாயன சாலையிலிருந்து ரசாயனப் பொருள்களும் அதன் சொந்த தரிகளிலிருந்து துணிமணி களும் தருவிக்கப்பட்டன. போர்டு ஸ்தாபனம் இவ்வாறு சுயதேவைப் பூர்த்தி அடைந்துவிட்ட போதிலும் அனுகூல மானபோது மற்ற கம்பெனிகளிட மிருந்தும் கான்ட்ராக்டர் களிட மிருந்தும் பெரும் அளவில் 'ஆர்டர்' கொடுத்து தனது தேவைகளைப் பெற்றுவந்தது. சப்ளை செய்வோர் அதிக விலைகோரினால், நிலைமையைச் சமாளிப்பதற்கு ஆயத்த மாகத் தேவைப்பட்ட சில பொருள்களைத் தானே செய்ய அந்த ஸ்தாபனம் பழகிக்கொண்டது.

கிரேட்லேக் முகத்துவாரத்திலிருந்து ரௌஜ் நதிக் கரையிலுள்ள போர்ட்ஸன் துறைக்கு இரும்புக் கனி கொண்டு வருவதற்கென போர்ட் ஸ்தாபனம் தனது சொந்த படகுகளைக் கட்டிக் கொண்டது. பிரயாணி ரயில் வண்டி யைப் போல இப்படகுகளும் குறித்த காலத்தில் போக்கு வரத்தில் ஈடுபட்டன. சரக்குகள் குவியல், பண்டக சாலை ஆகியவற்றால் 20 கோடி டாலர் மூலதனம் முடங்கிக் கிடக்கிற தென்பதைக் கண்டதும் விரயத்துக்குக் காரணமாக விருந்த அவற்றை போர்டு ஒழித்துக் கட்டினார். பூமியிலிருந்து கச்சாப் பொருள் பிறித்தெடுக்கப்பட்டது முதல் கார் பூர்த்தியாகும் வரையிலுள்ள இடைக்காலம் பதினான்கு தினங்களிலிருந்து மூன்று நாட்கள் ஒன்பது மணி நேரமாகக் குறைக்கப்பட்டது. பத்து வினாடிகளுக்குள் ஒரு போர்டு கார் தயாரிக்க முடியும் என்பதிலிருந்து அந்த ஸ்தாபனத்தில் வேலை எவ்வளவு துரிதமாக, சுறுசுறுப்பாக நடைபெறுகிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்ளலாம்.

பூர்த்தியான கார்களை ரயில் மூலம் அனுப்பி வைக்கும் விஷயத்தில் மற்ற மோட்டார் கம்பெனிகள் அனுஷ்டித்து வந்த நடை முறைப்படி போர்டு ஸ்தாபனம் ஒரு வாகனில் எழு கார்கள் வீதம் சாமான்கள் ஏற்றிச் செல்லும் ரயில் வண்டியில் அனுப்பி வந்தது. ஆனால், ஒரே தினத்தில் ஆயிரம் கார்கள் பூர்த்தி செய்யப்பட்டபோது, டெட்ராயிட் என்றும் கண்டிராத அளவில் ரயில் வண்டியில் இட நெருக்கடி ஏற்பட்டது. இதைப்போல இரு மடங்கு கார்களை ஒரே நாளில் ஏற்றியனுப்ப நேர்ந்தால் என்ன ஆகும் என்பதை போர்டு சிந்திக்கலானர்.

எனவே, கார்களைப் பாகம் பாகமாகப் பிரித்து ரயில் வண்டியில் ஏற்றியனுப்பினர். கிளை நிலையங்களில் அவற்றை ஒன்று சேர்த்து முழு கார்களாக்குவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப் பட்டது. இவ்வாறு செய்தமையால் ஒரே வாகனில் நூற்று முப்பது கார்களை ஏற்றியனுப்ப முடிந்தது. அவர் மேலும் ஒருபடி முன்னேறிச் சென்றார். அமெரிக்கா முழுவதிலும் அதிக அளவில் ஏற்படுத்தப்பட்ட கிளை நிலையங்கள், பாகம் பாகமாகப் பிரித்து ரயிலில் அனுப்பப்படும் கார் பகுதிகளை மீண்டும் ஒன்று சேர்த்து முழு கார்களாக ஆக்கியதோடு சிறிதளவு உற்பத்தி வேலையிலும் ஈடுபட்டன. எனவே, டெட்ராயிட்டிலிருந்து சிறு பாகங்களையும் உறுப்புக்களையுமே ரெயிலில் அனுப்ப வேண்டியதாயிற்று. இவை ஒழுங்கான முறையில் அடுக்கி வாகன்கள் நிரம்பி நிறைந்துவிடு மளவுக்கு அனுப்பப்பட்டன.

போர்டு சிருஷ்டித்த போக்கு வரத்து இலாக்கா இரவும் பகலும் எங்கேரமும் ரயில்வே அதிகாரிகளுக்குத் தொல்லை அளித்து வந்தது. போர்டு ஸ்தாபனத்தின் சாமான்களை ஏற்றிக் கொண்டு எந்த இடத்தி லிருந்து ஒரு வாகன் புறப்

பட்டாலும் அதன் நம்பரைத் தந்தி மூலம் போர்டு சிப்பந்தி தெரிவிப்பார். முதல் ஜங்ஷனில் மற்றொரு போர்டு சிப்பந்தி தயாராக இருந்து கொண்டிருப்பார். அந்த வாகன் வந்து சேரும் நேரத்தைச் சரிபார்த்து அது மீண்டும் போய்ச் சேர வேண்டிய இடத்துக்குப் புறப்படுகிறதா என்பதையும் கவனித்துத் தந்தி மூலம் தகவல் அளித்து விடுவார். ஒவ்வொரு ஜங்ஷனிலும், இம்மாதிரியே நடைபெறும். போய்ச் சேர வேண்டிய இடத்தை அடைந்ததும் அங்கும் போர்டு சிப்பந்தியொருவர் தயாராக நின்று கொண்டிருப்பார். எந்த இடத்திலாவது ஒரு வாகன் ஒரு மணி நேரம் தாமதித்து வந்து விட்டால், அவ்விஷயம் போர்டு போக்குவரத்து இலாக்காவுக்குத் தெரிந்து விடும். இதைத் தொடர்ந்து அமளிதுமளியாக விருக்கும்.

தாம் ஏற்படுத்திய முன் மாதிரியை மீண்டும் பரிசீலித்துப் பார்த்து அதனை ஒழுங்கு படுத்தி அமைத்த பிறகு அவர் சொன்னார்: புதிய முறை லாபம் அளித்தாக வேண்டும். உற்பத்தியை ஒரு போதும் குறைக்காதே. கூலியையும் ஒரு போதும் குறைக்காதே. பொது மக்களிட மிருந்து ஒரு போதும் அதிக விலை கேட்காதே. புதிய முறையில் மூளை, இன்னும் அதிக மூளையைச் செலுத்தி வேலை செய்.

ஹென்ரி போர்டு அவரது காலத்திலே மிகப் பிரம்மாண்டமான லாபம் சம்பாதித்துத் திரளான செல்வம் திரட்டியதன் இரகசியம் இது தான்.

எண்ணங்கள் எங்கிருந்து உதயமாகின்றன என வினவப்பட்ட போது, தனக்கு முன்புள்ள சாய்வு மேஜையின் மீதிருந்த தட்டைப் பாத்திரத்தை தலை கீழாகக் கவிழ்த்து, அதன் அடியில் விரல்களால் தட்டிப் பின் வருமாறு பதிலுரைத்தார்: ஒரு சதுர அங்குலத்துக்கு பதினான்கு

ராத்தல் வேகத்தில் இப்பாத்திரத்தை வாயு அழுத்தும் (Atmospheric pressure) தாக்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்பது உங்களுக்குத் தெரியும். இத்தாக்குதலை நீங்கள் காண்பது அல்லது உணர்வது முடியாத காரியம்; ஆனால் தாக்குதல் நிகழ்கிற தென்பது உங்களுக்குத் தெரியும். எண்ணங்களும் அதைப் போலவே இருக்கின்றன. காற்றிலே எண்ணங்கள் நிறைந்துள்ளன. அவை உங்கள் தலையைத் தாக்கிய வண்ண மிருக்கின்றன. அதைப் பற்றி அதிகம் நினைக்கத் தேவையில்லை. உங்களுக்கு என்ன வேண்டும் என்பதை மட்டும் நீங்கள் தெரிந்திருந்தால் போதும். பிறகு, நீங்கள் அதை மறந்து விட்டு உங்கள் வேலையை கவனிக்கத் துவங்கி விடுங்கள். உங்களுக்குத் தேவையான எண்ணம் திடீரென உதயமாகி விடும்.

அவரது வாழ்க்கையில் இவ்வித திடீர் ஞாஜேதயம் ஏற்படுவது சகஜ நிகழ்ச்சியாக விருந்தது. சிற்றுண்டி சமயத்திலே நண்பரொருவருடன் போர்டு பேசிக் கொண்டிருந்தார். கம்பெனியின் ரேடியோ ஒலிபரப்புகளைச் செய்து வந்த வில்லியம் காமரானும் அப்போது அவர்களுடன் இருந்தார். நெட்டையான அவரது உடல் விறைத்துக் கொண்டது. தூக்கத்தில் எழுந்து நடமாடுபவனின் முகபாவனையைப் போல் அவரது முகபாவனை மாறியது. எவரிடத்திலும் "நான் அதைப் பற்றி நினைத்துக் கொண்டிருக்கவில்லை" என அவர் கூறவில்லை.

எந்த வார்த்தையும் பேசாமல் அவர் எழுந்து சென்று விட்டார். அவர் விரும்பிய ஒரு எண்ணம் உதயமாகி விட்டது. அது சம்பந்தமாக ஏதாவது நடவடிக்கை எடுத்து கொள்வதற்காக அவர் விரைந்து சென்று விட்டார். காமரான்

சொன்னர் "இவ்வாறு அடிக்கடி நிகழ்கிறது. ஒரு வாரம் வரை அவரை நாம் மீண்டும் பார்க்க மாட்டோம்."

ஒரு நாள் எஞ்சினீரிங் ஆராய்ச்சிக் கூடத்திலே நண்பரொருவருடன் சுற்றி வந்த போர்டு அவரது சொந்த அறையின் வழியாகச் செல்ல நேர்ந்தது—ஒரு எந்திர சாஸ்திரி (மெக்கானிக்)யின் கனவு நனவானது. தமது மிக விலையுயர்ந்த பொருளை எடுத்துக் கொண்டு "எனக்கு வேண்டியது இது தான்" என அவர் கூறினர்.

முதல் போர்டு கார், நான்கு துவிச்சக்கர வண்டி சக்கரங்கள் மீது அமைக்கப்பட்ட சிறு பெட்டி போன்றது. பின் இருசு மீது சிறு இயந்திரம் பொருத்தப்பட்டிருந்தது; டெட்ராயிட்டிலுள்ள எடிசன் மின்சார விளக்குக் கம்பெனியின் மின் விசை நிலயத்தில் எஞ்சினீராக இருந்த போது ஏழு வருஷ காலம் இரவு வேளைகளில் கஷ்டப்பட்டு அந்த மோட்டார் வண்டியை அவர் செய்து முடித்திருந்தார். நீராவிப் போக்கி 'பம்ப்'பி லிருந்து எடுக்கப்பட்ட எஞ்சின் உருளைகள் ரயில்வே வாஷரி லிருந்து (Washer) எடுக்கப்பட்ட சக்கர சாமான்கள் (Hubs) முதலிய துண்டு, துரும்பு தளவாடங்களைக் கொண்டு அந்த கார் தயாரிக்கப்பட்டது. ஓரிரவு மழை பெய்து கொண்டிருக்கும் போது. லாந்தர் வெளிச்சத்தைக் கொண்டு முதல் தடவையாக அதனை அவர் ஓட்டிச் சென்ருர். முன்னேக்கிச் செல்லத் தான் அவரால் முடிந்தது. ஆயினும், அவரது இல்லத்துக்கு அவரை அது கொண்டு போய் விட்டது. அவரது மனைவி ஒரு குடையுடன் அவருக்காக அவள் அப்போது காத்துக் கொண்டிருந்தாள். முதல் போர்டு கார் தயாரிக்கப்பட்ட விதமும் அதில் அவர் செய்த முதல் பிரயாண விவரமும் சுவாரஸ்யமாக இருக்கின்றன.

பட்டப் பகலில் தெருக்களில் அதனை ஓட்டிச் செல்வதற்கு டெட்ராயிட் மேயரிட மிருந்து அவர் "பர்மிட்" பெற்றிருந்தார். சில சமயங்களில் இடை வழியில் எஞ்சின் கோளாறு காரணமாக அது 'மக்கர்' பண்ணும். பழுது பார்த்துத் திரும்பி வருவதற்குள் எவராவது அதில் ஏறிச் சென்று விடலாமென அஞ்சியமையால் வண்டியைச் சங்கிலி போட்டு தெரு விளக்குக் கம்பத்தோடு கட்டி விடுவார்.

புள்ளி விவர இலாக்கா ஏற்படுத்துமாறு எவரோ ஒருவர் அவரைத் தூண்டினர். ஒரு வருடத்துக்குப் பிறகு அந்த இலாக்காவை அவர் ஒழித்து கட்டினர். மிகப் பெரிய அலுவலகமாக அது அபிவிருத்தி யடைந்து விட்டது, பெரிய அலுவலகங்கள் எத்தன்மை வாய்ந்தவை என்பது அவருக்குத் தெரியும். அவைகள் புல் போல சீக்கிரம் வளர்ச்சி அடைந்து விடும். ஒன்றை பாதியாகக் குறைத்து விட்டால் ஒரு வருடத்துக்குப் பிறகு அது இரு மடங்கு பெரிதாகி விடும். அதை கட்டுப்படுத்துவதற்குள்ள ஒரே வழி அதைக் கொன்று விடுவதேயாகும். புள்ளி விவரத் தகவல் பற்றி ஹென்ரி போர்டு கூறியதாவது: புள்ளிவிவர நிபுணர்கள் தரும் புள்ளி விவரக் கணக்கு எழுதப்படு முன்பு அது காலவதியாகி விடுகிறது. எந்த ஒரு விஷயத்தைப் பற்றியாவது பெரும் அளவில் உண்மை விவரங்களை திரட்டுவதற்குள், அவற்றின் மதிப்பு குறைந்து விடுவதால் கடந்த காலச் சின்னமாக அவை க்ஷீணித்து விடுகின்றன; எதிர் காலத்துக்கு அப்புள்ளி விவரங்களை அல்லது தகவல்களை வழிகாட்டியாகக் கொள்வது உபயோக மற்றது, அபாயகரமானதும் கூட.

முன்னேக்கி நடந்து செல்லும் போது அவர் கண்ட தகவல்களையே அவர் மதித்து வந்தாரே யொழிய புள்ளி

விவரத் தகவல்களில் அவர் சிறிதும் நம்பிக்கை வைக்க வில்லை. மாடல் "T"க்குப் பிறகு போர்டு தயாரித்த மாடல் "A" உபயோகத்துக்கு வருவதற்குச் சற்று முன்பு நண்ப ரொருவர் அவரிடம் கூறினர்: "நீங்களும் ஜெனரல் மோட் டார் கம்பெனியும் க்ரிஸ்லெர் கம்பெனியும் உங்களால் முடிந்த அளவு அதிகமான அளவில் முறையே போர்டு, செவ்ரொலெட், ப்ளிமௌத் கார்களைத் தயாரித்து மார்க் கெட்டில் கொண்டு வந்து குவிக்கப் போகிறீர்கள். ஆனால், ஒரு வருடத்தில் மார்க்கெட்டில் விற்பனையாகக் கூடிய மொத்தக் கார்களின் எண்ணிக்கை மிகச் சொற்பம். நீங்க ளும் அவர்களுமாகச் சேர்ந்து வருட விற்பனை அளவை நிர்ணயித்து அதற்கேற்ப உற்பத்தியைக் கட்டுப்படுத்திக் கொள்ளக் கூடாதா?"

"தொழிலில் உள்ள உல்லாசத்தை ஒழித்துக்கட்டிவிட நீங்கள் விரும்புகிறீர்கள் போலும்" என போர்டு குறிப் பிட்டார்.

இதன் பேரில் அந்த நண்பர் சொன்னர்: "மோட்டார் தொழிலில் ஒருவித ஸ்திரத் தன்மை ஏற்படுத்துவது சாத்தி யம் என்று தான் நான் நினைக்கிறேன்."

"ஸ்திரத் தன்மையா?" என வினவி, போர்டு மேலும் தெரிவித்தார்: "ஸ்திரத்தன்மை என்பது நீரோடையில் நீரோட்டம் உள்ள திசையில் மிதந்து செல்லும் செத்த மீன் போன்றது. அமெரிக்காவில் எங்களுக்குத் தெரிந்த ஸ்திரத்தன்மை மாறுதல் ஆகும்."

கிராக்கியைவிட உற்பத்தி மிக அதிகமா இருப்பதால் வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் அடிக்கடி ஏற்படும் என்பதை அந்த நண்பர் எடுத்துரைத்த போது போர்டு பின் வரும்

TAMIL NADU ARCHIVES LIBRARY
No.
EGMORE MADRAS-600 008
100480

பதில் அளித்தார்: அபரிமித உற்பத்தி என்பது தவருன வார்த்தை. ஒரு சாமான் அபரிமிதமாக உற்பத்தி செய்யப் பட்டு விட்டது என்று நீங்கள் சொல்லும் போது காலம் அல்லது விலையைப் பொறுத்தவரை அது சரியில்லை என்று தானே நீங்கள் கருதுகிறீர்கள். இந்த விலைக்கும் நீங்கள் அதிக அளவில் இரு சக்கரங்கள் உள்ளதும் ஒரு குதிரை யால் இழுக்கப் படுவதுமான இலேசான வண்டியை செய்ய முடியும் என நான் நினைக்கிறேன். ஆனல், காலத்துக்கு அவை ஒவ்வாதவையாக இருக்கும்.

லாபம்சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தை அவர் இகழ்ச்சி செய்தார். தொழிலாளர்களுக்கு நல்ல கூலி அளிக்க வேண்டு மென்ற எண்ணத்தைவிட நல்ல லாபம் சம்பாதிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணமே முதலாளிகளிடம் வேரூன்றி யிருக்கிற தென்பதை அவர் உணர்ந்தார். எல்லோருக்கும் சரக்குகள் சப்ளை செய்வதற்குப் பதில் சொந்தக்காரர்களுக்கு லாபம் கிடைக்கச் செய்வதையே குறிக்கோளாகக் கொண்ட எந்த தொழிலும் நசிந்து நாசமடையும் என்பது அவரது உறுதியான சித்தாந்தம்.

வேலையை நல்ல விதமாகக் செய்வதால் லாபம் கிடைக் கும். இல்லாவிடில் லாபமே கிடைக்காமற் போய்விடும். தகுந்த முறையில் ஒழுங்கான வகையில் நடத்தப்படும் தொழி லில் லாபம் கிடைக்காமற்போகாது என்பது அவரது நம்பிக் கை. அவர் பின்வரும் கருத்தை வெளியிட்டார். பொதுஜன சேவையையே குறிக்கோளாகக் கொண்ட தொழில், லாபத் தைப்பற்றி ஒரே ஒரு கவலைதான் கொண்டிருக்கும்; திக்கு முக்காகச் செய்யும் அளவுக்கு லாபம் பிரம்மாண்டமானதாக விருக்கும்.

குரூரமான கட்டிடத்தில் இடம் பெற்றிருந்த அவரது கம்பெனி பிரம்மாண்டமான சாம்ராஜ்யமாக வளர்ச்சி அடைந்துள்ளது, தினம் பத்து கார்களை ஆரம்பித்து சில மெக்கானிக்குகள் பூர்த்தி செய்து வந்தனர். இப்போது வருடத்துக்கு இருபது லட்சம் கார்கள் பூர்த்தி செய்யும் திராணி பெற்றுள்ளது. சம்பாத்தியத்தி லிருந்துதான் இத்தகைய அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டுள்ளன. ஆரம்பித்தில் கம்பெனியின் மொத்த மூலதனம் இருபத்து எண்ணாயிரம் டாலர். இத்தொகையை பன்னிரண்டு பேர் அளித்திருந்தனர். இறுதியில், இவர்கள் ஒவ்வொருவரின் பங்குத் தொகைகளையும் போர்டு செலுத்தி விட்டார். ஒரு தடவை கூட கம்பெனி கடன் வாங்க வேண்டிய நிலை அல்லது நிர்ப்பந்தம் ஏற்பட்டதில்லை. ஒவ்வொரு வருடமும் லாபம் கிடைத்து வந்தது. இந்த லாபத்தில் பெரும் பகுதி தொழிலில் முதலீடு செய்யப்பட்டு வியாபாரம் விருத்தி செய்யப்பட்டது. கார் விலை மேலும் குறைவதற்கு இது வசதியாக விருந்தது.

போர்டுமீது பரிபூரண நம்பிக்கை வைத்திருந்த போது மக்கள், அவரது கார்களை வாங்கி ஆதரவு அளித்து வந்தனர். அவரது மூலதனம் முடங்காமல் விருத்தியாகிக் கொண்டு வந்தது. பொதுமக்கள் பணத்துக்காக அவர்களிடமிருந்தே வட்டி வசூலிப்பதற்குத் தமக்கு எவ்வித உரிமையும் இல்லை என்பதை உணர்ந்து அவர் செயலாற்றி வந்தார். உதாரணமாக, சம்பாத்தியத்தைக்கொண்டு, சுரங்கம் கிரயம் வாங்கினல் அச்சுரங்கத்திலிருந்து கிடைக்கும் லாபம் பொது மக்களுக்குச் சொந்தமானது. அவர் சொன்னுர்: அதிக லாபம் சம்பாதிக்கும் ஒரு தொழில் நஷ்டம் அனுபவித்து வரும் ஒரு தொழிலைப் போல அநேகமாக வெகு சீக்கிரம் இல்லாமற் போய்விடும்.

நல்ல லாபம் பெறுவதற்கு அவர் கையாண்ட முறை விசித்திரமானது. ஒரு சாமானைச் செய்வதற்கான செலவு ஒரு டாலர் குறைந்து விட்டால் அச்சாமானின் விலையில் ஒரு டாலர் குறைத்து விடவேண்டும். அப்போது, அதிகம் பேர் அச்சாமானை வாங்குவதற்கு வசதி ஏற்படுகிறது. , விற்பனை அதிகமாவதால் வியாபாரம் விருத்தியாகிறது. இதனால் செலவு இன்னும் குறைந்து மேலும் வியாபார விருத்திக்கு வழி கோலுகிறது. உற்பத்திச் செலவுக் குறைவுக்கேற்ப விலையைக் குறைப்பதால் வியாபாரம் பெருகி அதிக லாபம் கிடைக்கிறது என்பது போர்டு கண்ட உண்மை.

மாறாக, உற்பத்திச் செலவு ஒரு டாலர் குறைவதால் மிச்சப்படும் பணத்தை முதலாளியின் லாபத்தில் சேர்த்து விட்டால், விற்பனை விலை குறையாமல் இருக்கிறது. எனவே, வியாபாரம் பெருகுவதற்கு வழியில்லை. மிச்சப்படும் ஒரு டாலரைக் கொண்டு தொழிலாளரின் கூலியை அதிகரித்தாலும் வியாபாரம் பெருகாது. ஆனால், லாபத்தைப் பொதுமக்களுடன் பகிர்ந்து கொள்வதால் விலை குறைவதோடு வியாபாரம் விருத்தியாகிறது- இதனால் அதிகம் தொழிலாளர்களை வேலைக்கு அமர்த்தி அவர்களது கூலிகளையும் அதிகரிப்பதோடு அதிக லாபம் பெறவும் வழியேற்படுகிறது.

கார் விலை குறைந்தபோது அவருக்குப் பொதுமக்கள் மூலதனம் அளித்தனர். மாடல் "T" காரின் விலை இருநூற்றுத் தொண்ணூற்று ஐந்து டாலர்தான்; உலகிலே, மோட்டார்காருக்கு அளிக்கப்பட்ட மிகக் குறைந்த விலை இது தான்.

கடுமையான வேலைக்கும் திறமையான வேலைக்கும் வித்தியாச மிருக்கிறது என்பதை போர்டு எடுத்துக்காட்டினார்.

மனிதர்கள் தமது கரங்களை உபயோகித்து மிகக் கடுமையாக உழைத்தாலும் உலகத்துக்குத் தேவையான அளவு சாமான்கள் சப்ளை செய்ய முடியாது. மேலும் அவர்களுக்குத் தேவையான சாமான்களை வாங்கவும் போதுமான சக்தி இல்லாமல் அவர்கள் கஷ்டப்படவேண்டியதாகிறது. திறமையாகச் செய்யப்படும் வேலை என்பதற்கு போர்டு அளித்த விளக்கவுரை இதுதான். மானிட விருப்பத்தை தேவையைப் பூர்த்தி செய்யும் சாமான்களைச் செய்து ஒவ்வொருவரும் வாங்கக் கூடிய மிக மலிவான விலையில் விற்பனை செய்ய வேண்டும். இவ்வாறு செய்ய வேண்டுமானல் பெரும் அளவில் உற்பத்தி இருக்க வேண்டும். தமது கரங்களால் வேலை செய்வோர் அதிக உற்பத்தி செய்ய முடியாது; அவர்கள் அதிக கூலி சம்பாதிக்கவும் முடியாது. மேலும், அம்மாதிரி வேலை செய்வதற்குப் போதுமான கைதேர்ந்த வேலையாட்கள் கிடைப்பது துர்பலம்.

இக்குறையை இயந்திரங்கள் நிவர்த்தி செய்கின்றன. மனிதனுக்கு உதவியாக இயந்திரங்களை உபயோகிப்பதால் உற்பத்தி அதிகரிக்கிறது. ஒரு இயந்திரத்துக்குப் பக்கத்தில் மற்றொரு இயந்திரம் என இயந்திரங்களை போர்டு நெருக்கி வைத்தார். அவர் சொன்னர்: உலகத்திலுள்ள வேறு எந்த தொழிற் சாலையையும் விட தரையில் ஒரு சதுர அடி பரப்புள்ள பகுதியில் மிக அதிக இயந்திரங்களை நாங்கள் நிர்மாணிக்கிறோம். ஆனல், ஒரு இயந்திரத்தொழிலாளி வேலை செய்வதற்குத் தேவையான இடம் மிகச் சரியாகக் கணக்கிடப்பட்டு ஒரு அங்குல இடம்கூட காலியாக விடப்படவில்லை. ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் தேவையான பிராண வாயு கிடைப்பதற்கு வசதியாக அவரவருக்கு மேல் பகுதியிலுள்ள காற்றின் பருமனும் கணக்கிடப் பட்டது.

இயந்திரங்களுக்குள் திறமையை அமைத்து, அவற்றின் மூலம் தளவாடங்கள் தங்கு தடையின்றி இடைவிடாமல் உற்பத்தியாகிக் கொண்டிருக்கச் செய்து விட்டால் திறமையில்லா தொழிலாளர்களும் கூட அதிக கூலி பெற வசதியுண்டு. உற்பத்தியைக் கொண்டு மானிட தேவைகளும் பூர்த்தியாகின்றன. மற்ற எவரையும் விட மிகத் துரிதமாக உற்பத்தி செய்து போர்டு பிரக்யாதி பெற்றார்.

வேலையினின்று திறமையைப் பிரித்தெடுத்து விட்டதாக அவர் மீது சிலர் பழி சுமத்தினர். இக்கூற்றுக்கு அவரது பதில் இதுதான்: திட்டம் தீட்டுதல், நிர்வாகம், கருவிகளைச் செய்தல் ஆகியவற்றில் அதிகத் திறமை காட்டுவதன் மூலம் திரமை யில்லாதவர்கள் திறமையை அனுபவிப்பது சாத்தியமாக்கப் பட்டது.

இயந்திரத்திடம் போர்டு கொண்டிருந்த ஆர்வம் அபாரமானது. இயந்திரத்தின் உபயோகத்தை முதன் முதலில் கண்டு கொண்டவர் அவர் எனச் சொல்லலாம். சமூகத்தின் பழக்க வழக்கங்களில் அது மாறுதல் ஏற்படச் செய்து, தொன்று தொட்டு இருந்து வரும் வீண் விரய மனோபாவத்தை ஒழித்துக் கட்டி, புத்தம் புதிய, அதிசய சாதனங்களை சிறப்புவதன் மூலம் சமுதாய வாழ்வில் மறுமலர்ச்சி ஏற்படுத்தி, நவீன சாதனங்களை அனுபவித்து அகமகிழ்வதற்கு அவகாசமும் அளிக்கும் என்பதையும் சுருங்கச் சொல்லுமிடத்து கரங்களால் மட்டும் ஒருபோதும் அமைத்திட முடியாத புதியதொரு உலகை அது சிருஷ்டிக்கும் என்பதையும் அவர் தெரிந்து கொண்டிருந்தார்.

இயந்திரத்தில் வேலை செய்பவனை அது அடிமைப் படுத்தி விடுகிறதா? இக்கேள்விக்கு 'இல்லை' என்கிறார் போர்டு. இயந்திரம் உபயோகிக்காத மனிதனே அடிமை

என்பது அவரது கருத்து. ஆண்களும் பெண்களும் தமது முதுகுகளில் விறகும் தண்ணீரும் சுமந்து செல்லும் பிரதேசங்களில் இதனை நாம் கண்கூடாகக் காண்கிறோம். அற்ப சொற்ப கூலிக்காக கம்மாளன் கடுமையாக நீண்ட நேரம் உழைக்கின்றனர். இயந்திரத்தை உபயோகிக்காமல் கரங்களை மட்டும் பயன்படுத்திக் கொள்வதால் வாழ்க்கைத் தரம் குறைந்து வறுமை தாண்டவ மாடுகிறது அல்லவா?

இயந்திரத்தில் வேலை செய்பவன் ஒரு இயந்திரமாகவே மாறி விடுகிறான் என்பது உண்மை. ஆனால், முன்பைவிட அவனது நிலை மேலானதாகவே இருக்கிறது. சுத்தமான காற்றோட்ட வசதியுள்ள தொழிற் சாலையில் செய்த வேலை யையே திரும்பத் திரும்பச் செய்ய வில்லையானல் விடாது மழை பெய்தாலும் கடுமையாக உஷ்ணம் தாக்கினாலும் கால நிலையைச் சிறிதும் கவனியாமல் மாடு போல உழைத்து ஓட்டாண்டியாகவே அவன் இருக்க நேரிடும்.

தினம் எட்டு மணி நேரத்துக்கு மனிதனை இயந்திரம் அடிமை யாக்கி விடுகிறதென்றால், சீக்கிரம் வீடு திரும்பவும், திறமை யில்லா வேறு எந்த தொழிலாளரும் அடைந்திர முடியாத வீட்டில் சுகபோகமாக வாழ்ந்து வரவும், மோட்டார்கார் வைத்து உல்லாசப் பிரயாணம் செய்து வரவும் அது மனிதனுக்கு வசதி செய்து தருகிறதல்லவா? இயந்திர நாகரீகம் எவ்வளவு கொடுமையானதாக இருந்தாலும் சமுதாய செல்வ நிலையை விருத்தி செய்து அதிக ஓய்வு நேரமும் கிடைக்கச் செய்து ஒவ்வொருவரையும் பரிபூரண திருப்தி யோடு வாழ வகை செய்கிறது.

ஹென்ரி போர்டின் தத்துவக் கண்கொண்டு பார்ப்போமானல், இயற்கையைப் போல இயந்திரமும் சிருஷ்டிக்கும் சக்தி பெற்றுள்ளது என்பது தெளிவு. அந்த சக்தியை

விடுவித்து விருத்தி செய்யும் விதத்தைத்தான் மனிதன் கண்டு பிடிக்க வேண்டும். இந்த வழிமுறைக் கண்டு பிடித்து விட்டால் மேலும் பல புதிய பிரச்னைகள் தோன்றும். இப் பிரச்னைகளைப் பற்றி நாம் கவலைப்படத் தேவை யில்லை; காலக்கிரமத்தில் அவை தாமாகவே தீர்ந்துவிடும். மேலும் புதிய பிரச்னைகள் தோன்றுவதை தொடர்ந்து இதுவரை சிந்தித்துப் பார்த்திராத அளவுக்கு செல்வம் செழித் தோங்கும்.

பொருளாதார மந்தம், இரண்டாவது உலகப் பெரும் போர் ஆகியவற்றுக் கிடையேயுள்ள பத்து வருட காலத்தில் அரசாங்கத்துக்கும் அமெரிக்க மக்களுக்கு மிடையிலான உளவு முறையில் அடிப்படை மாறுதல் ஏற்பட்டிருந்தது. மக்களின் நல்வாழ்வு அரசாங்கத்தின் நேரடிப் பொறுப்பா யிற்று. தமது உயிர், உடமைகளுக்கு அரசாங்கம் அளித்த பந்தோபஸ்துக்குக் கைமாருக தம்து தனி உரிமைகளை விட்டுக் கொடுத்து நிர்பந்தங்களைச் சகித்துக் கொள்ளவும் மக்கள் சித்தமாகி விட்டிருந்தனர்.

போர்டு ஸ்தாபனமும் மற்ற மோட்டார் கம்பெனிகளும் அபரிமிதமாக உற்பத்தி செய்து வந்த கார்களுக்குக் கட்டுப் பாடு விதிக்க வேண்டு மென்ற கோரிக்கை எழுந்தது. இயந் திர உற்பத்தியைக் கட்டுப் படுத்தி ஒழுங்கு படுத்த வேண்டு மென வற்புறுத்தப் பட்டது. பொதுஜன உபயோகத்துக் கும் அதிகமாக உற்பத்தி பெருகி விட்டமையால் வேலையின் மையும் வறுமையும் ஏற்பட்டுள்ளன என்ற தவருன அபிப் பிராயமே இக்கோரிக்கைக்கு காரணம்.

முதலில் பொதுஜனங்களிடையே தோன்றிய இப் பிரமை பின்னர் தொழில் துறையில் ஈடுபட்டிருந்தவர்களில் பெரும்பாலானவர்களையும் பற்றிக் கொண்டது. உற்பத்தி

யைக் கட்டுப் படுத்தவும் மட்டுப்படுத்தவும் விலைகளை ஒழுங்கு படுத்தவும் போட்டியைத் தவிர்க்கவும் தொழிலதிபர்கள் முன்வந்தனர். இதற்கு போர்டு சம்மதிக்க வில்லை.

நிர்வாகிகளும் தொழிலாளர்களும் சுயேச்சையாக, சுதந்திரமாக இருக்கும்வரை அபரிமித உற்பத்தியின் அனுகூலங்களை உணர்ந்து கொள்ள முடியாது. மோட்டார்கார் தொழிலில் அச்சுதந்திரம் இருந்தவரை மோட்டார் விலை குறைந்த வண்ணமிருந்தது; போர்டு கார்கள் மட்டுமின்றி இதர அமெரிக்க கார்களும் மிகமலிவான விலையில் விற்பனையாயின. மோட்டார் விலை மலிவாக இருந்த அதே சமயத்தில் அமெரிக்க மோட்டார் தொழிலாளர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டு வந்த கூலி உலகிலேயே மிகஅதிகமாக விருந்தது.

ஒரு வருடம் மாடல் "T" கார் நூறு கோடி டாலர் சம்பளம் அளித்தது எனவும் அந்த வருடத்தில் ஒரு பவுனுக்கு இருபது சென்ட் வீதம் ஒரு கார் விற்பனையாயிற்று எனவும் மதிப்பிடப்பட்டது. இயந்திர உற்பத்தி கட்டுப்பாடுள்ள காலத்தில் இம்மாதிரி நிகழ்ச்சியை எதிர்பார்க்க முடியாது. இன்று நிலவும் அரசியல், சமூக நிலைகள் 1900-ம் வருடத்தில் நிலவி யிருந்திருக்கு மானல் அமெரிக்க மோட்டார் தொழில் இப்போது இருக்கும் நிலைக்குக் கொண்டு வந்திருக்க முடியாது.

சுதந்திரமும் சுயேச்சையும் நிலவிய அன்றைய சமூகத்திலே ஹென்ரி போர்டு சாதித்த காரியங்கள் கட்டுப்பாடுகள் நிறைந்துள்ள இன்றைய சமூகத்திலே எவரும் சாதிக்க முடியாது என்பது வெளிப்படை. லாபத்தை மூலதனமாக உபயோகித்து வியாபாரத்தை விருத்தி செய்வதற்கு இப்போது அனுமதிக்கப் படாதல்லவா? மூலதனம் பெற கடன் வாங்க வேண்டி நேரிடும். கடன் வாங்கப்பட்ட அந்த

மூலதனத்தின் மூலம் கிடைக்கும் லாபமும் கட்டுப்படுத்தப் பட்டதாகவே இருக்கும்.

கட்டுப்பாடுகள் இல்லா முயற்சி போர்டு காலத்துக்குப் பின் நிலைத்திருக்கவில்லை. போர்டு முறையை திரளான மக்கள் கொலை செய்து புதைத்து விட்டனர். சவ அடக்க சடங்குகளை அரசாங்கம் நிறைவேற்றி வைத்ததோடு, தேச பொருளாதாரத்துக்கான இறுதிப் பொறுப்பை அரசாங்கமே ஏற்றுக் கொண்டது.

அரசாங்க வரி அதிகாரிகளுக்கும் தொழிலாளர் யூனியன்களுக்கும் இச்செயலில் பங்கு உண்டு. வரி அதிகாரிகளுக்கு வாரி வாரி வரியை அள்ளிக் கொடுத்தாலும் அவர்களைத் திருப்திப் படுத்த முடியாது. முதலாளிகளை முறித்து விடக்கூடிய அளவுக்குத் தொழிலாளர் யூனியன்கள் பொருளாதார பலம் பெற்று விட்டனர்; சமூக நலக் கொள்கை என்பதாகக் கூறிக் கொண்டு இப்பலத்தை அரசாங்கம் மேலும் அதிகரித்து விட்டது. இன்னோரன்ன பிற காரணங்களால் தொழில் துறையில் போர்டு ஏற்படுத்திய புரட்சிகர, புது முறை புதைக்குழி தோண்டிப் புதைக்கப் பெற்றது.

தொழில் துறையில் சுதந்திரமும் சுயேச்சையும் இருப்பதை விட கட்டுப்பாடுகளும் கடுமையான விதிகளும் இருப்பது நல்லது என்று எண்ணுபவர்கள் ஏராளமானவர்கள் இன்று இருக்கின்றனர். ஆனால் இந்த உண்மையை மட்டும் எவரும் மறுக்க இயலாது. தனி நபர்கள் முயற்சியால் செல்வம் செழித்து நாட்டுப் பொருளாதாரம் ஸ்திரமாக அபிவிருத்தி அடைந்திராவிடில் சமூக நல காரியங்களுக்கு கணக்கின்றி பணம் செலவு செய்யக்கூடிய நிலைக்கு அரசாங்கம் வந்திருக்க முடியாது.

எனவே போர்டை போற்றுவோம்; தனி நபர் முயற்சி தழைக்க பிரார்த்திப்போம்.

மூளை பலத்தால் முன்னேறியவர் முற்றிற்று.

Printed at Shahul Hameedia Press, Madras.

MADRAS
100480

இரத்தச் சின்னம்.

இது திடுக்கிடும் சம்பவங்கள் நிறைந்த ஒரு துப்பறியும் நாவல்.

சிரச்சேதம் செய்யப்படுவதினின்று சீர்கெட்ட குற்றவாளியொருவன் தற்செயலாகத் தப்பிப் பிழைத்திராவிடில், இரத்தச் சின்னம் என்னும் இரகசியக் குழு இயங்கத்துவங்கி இராது. நீதி பரிபாலனத்தில் பரிதவிக்கத் தக்க முறையில் நிகழ்ந்த இந்த அசம்பாவிதத்துக்குச் சில வருடங்களுக்குப் பிறகு இரக்க சிந்தையற்றவனொருவன் இங்கிலாந்தில் இரகசிய நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடலானான். தீர்க்க ஆலோசித்து திட்டமிட்டுத் திறமையோடும் தீரத்தோடும் செயலாற்றுவதன் மூலம் தனக்கு உதவியாளர்களாக ஏராளமான ஆட்களைச் சேகரித்துக் கொண்டான் அவன். ஒருவருக்கொருவர் பரஸ்பர பழக்கமில்லாமலும் அறிமுகமில்லாமலும் அதியற்புதச் செயல்கள் புரிந்த இந்த இரகசியக் குழுவிற்குத் தலைமை தாங்கிய மர்ம மனிதன் இரத்தச் சின்னம் என்று கையெழுத்திட்டான்.

அவனின் மர்ம இரகசியத்தைக் கண்டு பிடித்தல் மிக ஆச்சரியமானது இதன் விலை ரூ. 1—4—0

கிடைக்குமிடம் :—

ஹாஜி எம். ஏ. ஷாஹுல் ஹமீது அண்டு ஸன்ஸ்,

நெ. 20, ஹைரோட், திருவல்லிக்கேணி, மதராஸ் 5.